

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3198

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat «veilige» rotondes vaak het onveiligst voor fietsers zijn* (ingezonden 30 mei 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 juni 2022).

Vraag 1

Kent u het bericht ««veilige» rotondes vaak het onveiligst voor fietsers?»¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geeft aan dat rotondes ook voor fietsers in het algemeen veel veiliger zijn dan andere kruispunttypen.² Rotondes zijn volgens SWOV veiliger dan gewone kruispunten, doordat rotondes minder conflictpunten hebben dan andere kruispunttypen, de snelheid wordt geremd en de hoek van impact kleiner is. Uit recent onderzoek van kenniscentrum voor letselpreventie VeiligheidNL komt naar voren dat bij bezoeken aan de spoedeisende hulp (SEH-bezoeken) als gevolg van een fietsongeval 3% plaatsvond op een rotonde of verkeersplein en 10% op een kruispunt.³ Fietsongevallen zijn onwenselijk. Elk verkeersslachtoffer is er 1 teveel. In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP) 2022–2025 is verkeersveiligheid van fietsers daarom een prioriteit.

Vraag 3

Klopt de constatering van verkeerskundig ICT-bureau VIA dat de toename van het aantal fietsongevallen tussen 2014 en 2021 vooral wordt veroorzaakt door de toename van het aantal fietsongevallen op rotondes?

¹ «Veilige» rotonde vaak het onveiligst voor fietsers, AD/Algemeen Dagblad, 21 mei 2022.

² SWOV (2022) *Rotondes en andere kruispunten*. SWOV-factsheet, maart 2022

³ <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsongevallen-en-snor-bromfietsongevallen-in-Ned>

Antwoord 3

Dit ligt niet voor de hand. VeiligheidNL heeft in het onderzoek geprobeerd om inzicht te verkrijgen in eventuele verschuivingen van de oorzaak van fietsongevallen. VeiligheidNL geeft aan dat de stijgende trend van fietsers met ernstig letsel in de periode 2012–2021 voornamelijk wordt veroorzaakt door een stijging van het aantal enkelvoudige fietsongevallen.⁴ Dit zijn ongevallen waar geen botsing is met een verkeersdeelnemer.

Vraag 4

Deelt u de conclusie van de Fietsersbond dat rotondes nu vaak verkeerd zijn ingericht?

Antwoord 4

Nee. Wel constateer ik uit een verkenning van DTV Consultants naar de verkeersveiligheid op rotondes in Nederland, dat een deel van de rotondes anders is ingericht dan beschreven in de richtlijn «Eenheid in rotondes» van CROW.^{5 6} Deze richtlijn geeft heldere en eenduidige instructies voor de inrichting van rotondes. CROW-richtlijnen zijn richtinggevend voor wegbeheerders, maar niet bindend. Het is namelijk belangrijk dat wegbeheerders ruimte hebben om goed in te kunnen spelen op specifieke lokale omstandigheden.

Vraag 5

Is er een handleiding voor het maken van een uniforme en herkenbare inrichting van rotondes? Zo nee, bent u bereid om samen met gemeenten een handleiding te maken?

Antwoord 5

Ja, zie ook het antwoord op vraag 4. De genoemde richtlijn «Eenheid in rotondes» is opgesteld door CROW in samenwerking met een breed samengestelde werkgroep, waaronder SWOV, Fietsersbond en wegbeheerders. Daarnaast is aanvullend door CROW in een breed samengestelde werkgroep de richtlijn «Basiskennmerken Kruispunten en rotondes» opgesteld om de verkeerssituaties voor weggebruikers herkenbaarder te maken⁷.

Vraag 6

Kent u het bericht «schrap op elke rotonde voorrang voor fietsers?»⁸

Antwoord 6

Ja.

Vraag 7

Wat is uw reactie op de conclusie van verkeerskundig ICT-bureau VIA dat de toename van het aantal fietsongevallen op rotondes lijkt te worden veroorzaakt doordat fietsen zijn veranderd en sneller rijden?

Antwoord 7

De oorzaken en omstandigheden die leiden tot fietsongevallen zijn omvangrijk en zeer divers. Aan het ontstaan van een fietsongeval dragen factoren bij op het terrein van infrastructuur, voertuig en gedrag⁹. Als belangrijkste oorzaken voor fietsongevallen worden het eigen gedrag, de toestand van de weg en, in iets mindere mate, andermans gedrag beschouwd¹⁰. Vanuit IenW lopen diverse acties om de fietsveiligheid te vergroten, deze zijn ook terug te vinden in de Kamerbrief «stand van zaken verkeersveiligheid»¹¹. In het

⁴ <https://www.veiligheid.nl/verkeer/actueel/aantal-verkeersslachtoffers-met-ernstig-letsel-blijft-stijgen>

⁵ <https://dtvconsultants.nl/actueel/rotondes-in-nederland-over-het-algemeen-zeer-veilig-voor-fietsers/>

⁶ <https://www.crow.nl/publicaties/eenheid-in-rotondes>

⁷ <https://www.crow.nl/publicaties/basiskennmerken-kruispunten-en-rotondes>

⁸ Schrap op elke rotonde voorrang voor fietsers, AD/Algemeen Dagblad, 21 mei 2022.

⁹ <https://swov.nl/nl/fact/fietsers-wat-zijn-de-belangrijkste-oorzaken-van-fietsongevallen#:~:text=Meestal%20is%20het%20een%20combinatie,gedrag%20van%20een%20andere%20>

¹⁰ <https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsongevallen-en-snor-bromfietsongevallen-in-Ned>

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 998

nieuwe Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP) 2022–2025 is opgenomen dat steviger ingezet wordt op het programma *Doortrappen, veilig fietsen tot je 100ste* om meer ouderen bewust te maken hoe zij hun fietsveiligheid kunnen vergroten en hun gedrag kunnen aanpassen. Ook wordt in kaart gebracht op welke punten de beleidslijnen op de korte en lange termijn bijgesteld kunnen worden om de fietsveiligheid te verbeteren.

Vraag 8

Welke rol heeft de rotonde bij de stijging van het aantal gevallen fietsongevallen van e-bikes?¹²

Antwoord 8

Bij lenW is geen specifieke informatie bekend welke rol de rotonde precies heeft bij de stijging van het aantal fietsongevallen van e-bikes.

Vraag 9

Wat is uw reactie op de conclusie van verkeerskundig ICT-bureau VIA dat rotondes relatief snel veiliger kunnen worden gemaakt door fietsers niet langer voorrang te geven?

Antwoord 9

De voorrangregeling op rotondes heeft niet alleen met verkeersveiligheid te maken. De eerder genoemde CROW-richtlijnen zijn opgesteld met als uitgangspunt om fietsers binnen de bebouwde kom op rotondes voorrang geven en buiten de bebouwde kom niet. Dit is gebaseerd op een zorgvuldige afweging tussen veiligheid, comfort en de doorstroming van fietsers. Het is uiteindelijk aan de verantwoordelijke wegbeheerders om de eindafweging te maken.

¹² Vragen van de leden Koerhuis en Haverkort (beiden VVD) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht dat er meer ongelukken zijn door snelle stekkerfietsen en drukte op de fietspaden (Aanhangsel Handelingen, Vergaderjaar 2021–2022, nr. 2470).